کراچی کی قدامت

تحریر: ایم۔ایچ۔پنہور(1925-2007) ستارہ امتیاز

ترجمہ: عمر سومرو

روایتی تاریخ نویس اکثر تحریری ریکارڈز سے چپکے رہتے ہیں اور اس سے ہٹ کر کسی بھی چیز کو تُکا (guess) تصور کرتے ہیں۔ علم آثار قدیمہ، ایک ترقی یافتہ سائنس ہے، جو انسان کھود نکالتا ہے، چیزیں نہیں، جیسا کہ تاریخدان بالعموم تصور کئے رہتے ہیں اور وہ اسی باعث بیشتر وقت اسے نظر انداز کئے رہتے ہیں۔ کچھ اور عوامل مثلاً ماضی کے ماحول، مطالعہ ماحولیات و موسمیات اور ان سے متعلق ممکنہ انسانی رد عمل بھی ہیں، لیکن ان کیلیے مختلف مضامین میں مفصل سائنسی مطالعہ مطلوب ہوتا ہے۔ عام طور پر تاریخدان ماہرین ماحولیات یا ماہرین موسمیات نہیں ہیں اور دوسری جانب ماہرین ماحولیات اور ماہرین موسمیات تاریخ میں دلچسپی نہیں رکھتے، جو اسطرح روایتی اور صرف کم تعلیم یافتہ لوگوں کیلیے مختص رہی ہے۔ آجکل تاریخ معاشرتی علم کا مرتبہ پاچکی ہے اور اس کا کثیر الجہتی طریقوں سے مکمل جائزہ لیا جاسکتا ہے، بجائے تحریر شدہ کاموں پر انحصار کرنے کے، جن میں تحریر کنندگان کے چیزوں اور ادوار سے متعلق ذاتی عقائد اور شعوری استطاعت کی حد تک غلطیوں کا شامل ہونا لازم ہوتا ہے۔

ماہرین آثار قدیمہ نے چند مقامات مثلاً اورنگی، لانڈھی، اللہ ڈنو، چوکھنڈی وغیرہ کا مطالعہ کیا ہے اور کراچی یونیورسٹی کے پرفیسر رئوف نے کراچی کے گردونواح میں متعدد مقامات سے مائکرولتھک آلات جمع کئے ہیں، مگر یہ مقامات بذات خود "کراچی شہر" نہیں گردانے جاتے! کراچی، جیسا کہ ہم جانتے ہیں، اشیا کی درآمدات و برآمدات کی تجارت اور نقل و حمل پر انحصار کرنے والا ایک شہر تھا، جو کام یہ اپنی بندرگاہ کی توسط سے بروئے کار لایا کرتا تھا۔ یہ قصبہ تاجروں، محنت کشوں، کشتی رانوں اور ماہیگیروں کی آبادی پر مشتمل تھا۔ ماہیگیر مچھلی کا شکار مقامی آبادی کے تصرف کے ساتھ ساتھ خشک کرکے برآمد کئے جانے کیلیے کرتے تھے۔ اسطرح لوگوں کی معیشت پر مبنی کراچی کی تاریخ اس کی بندرگاہ سے بالواسطہ وابستہ ہے۔

کراچی کی بندرگاہ ایک عمدہ فطری بندرگاہ ہے، اور جزیرہ منوڑہ کی حفاظت میں ہونے کی وجہ سے جہاز کیماڑی یا ایسٹ وہارف سے لیکر نیٹو جیٹی اور ویسٹ وہارف تک باآسانی لنگر انداز ہو سکتے ہیں۔ سر چارلس نیپیئر کیجانب سے کراچی کو 1847 میں سندھ کا دارالحکومت بنائے جانے سے قبل یہ گودی 650 ٹن اور اور 16 فٹ ڈرافٹ (باربرداری کی گنجائش) والا کوئی جہاز باآسانی سنبھال سکتی تھی۔ اس بندرگاہ سے تاجر برادری کو کتنی آمدنی ہوا کرتی تھی؟ اس کا تخمینہ نہیں لگایا گیا ہے، لیکن اس سے ٹالپیروں کو کسٹم ڈیوٹی کی مد میں جو آمدنی ہوا کرتی تھی، اس کا تخمینہ 100،000 روپے سالانہ لگایا گیا ہے۔

کراچی، 1724 میں بنیادی طور پر ایک ماہیگیر بستی سمجھی جاتی تھی۔ اس کی آبادی 1813 میں پاٹنجر کے تخمینے کیمطابق 13،000 تھی اور 1830 میں بڑھکر برنس کے تخمینے کیمطابق 15،000 ہوئی۔ حیدرآباد کی آبادی کا تخمینہ 1843 میں 20،000 لگایا گیا تھا، لیکن اس میں منتظمین بالا، سرکاری اہلکار (عامل) اور فوجی شامل تھے۔ آبادی کے ان طبقات کو، جن میں خالصتاً سرکاری انتظامی ملازمتیں شامل تھیں، منہا کرنے سے بقیہ آبادی کراچی کی آبادی سے کم رہ جاتی ہے، جو

اسطرح سندھ میں 1843 میں سب سے بڑا شہر ہونے کے ساتھ ساتھ سب سے بڑا تجارتی مرکز کہلانے کا مستحق تھا، جو حیثیت اس کی اپنی بندرگاہ کے مرہون منت تھی۔

سندھ میں کیٹی بندر نامی ایک اور بندرگاہ دریائے سندھ کے مہانے پر تھی لیکن وہ ابھر نہیں سکی کیونکہ دریائے سندھ اپنے پانی میں 9.6 فیصد گرد لایا کرتا تھا اور سمندر میں داخل ہوتے وقت وہ یہ گرد اپنے مہانے کے سامنے جمع کر دیتا تھا اور سمندر میں داخلے کے راستے کو جزوی طور پر بند کر دیتا تھا۔ یوں دریا ایک اور گذرگاہ بناتا، اسے بند کرتا اور یہ سلسلہ جاری رہتا۔ اس عمل نے دریائی گذرگاہ کو، بالخصوص ڈیلٹا کے مقام پر، جہازرانی کے قابل رہنے نہیں دیا۔ سندھ کے باشندے ہموار پیندے والی کشتیاں بنا چکے تھے، جو دریائے سندھ میں چلا کرتی تھیں اور ڈیلٹائی سمندری پانی سے، سوائے مون سون کے جولائی اور اگست کے ہوادار موسم کے، بلا پریشانی نبرد آزما ہو لیتی تھیں، لیکن اس قسم کی کشتیوں کی باربرداری کی گنجائش محدود ہوا کرتی تھی، اکثر اوقات 50 ٹن سے زیادہ نہیں۔ لہٰذا بذریعہ دریا تجارت کیلیے کشتیوں کی ایک کثیر تعداد مطلوب تھی۔ آئین اکبری میں ایسی 40،000 کشتیوں کا ذکر ہے، جو صرف ٹھٹہ سرکار (سیوہن سے نیچے جنوبی سندھ) میں چلا کرتی تھیں۔ دوسری جانب یہ کشتیاں دور دراز زمینی مقامات تک مال کی ترسیل ناقابل عمل اور مہنگا بنادیا کرتی تھیں۔

بحیرہ روم (میڈیٹرینین سی) میں 1000 ق۔م تک ماضی کی مختلف بندرگاہوں کے ریکارڈ موجود ہیں۔ یورپ کی تمام فطری بندرگاہوں کو جہازرانی اور بین الاقوامی تجارت کیلیے اس عرصے کے دوران تیار کیا گیا تھا۔ یہ ریکارڈ بھی موجود ہیں کہ بحیرہ روم میں سمندری تجارت پر زیادہ تر تسلط یونانیوں کا تھا اور انہوں نے اس عرصے کے دوران 500 ٹن سے بھی بڑے جہاز تیار کئے۔ ایسے بھی شواہد موجود ہیں جو ظاہر کرتے ہیں کہ یونانیوں کا بحیرہ احمر اور بحیرہ عرب کی سمندری تجارت پر تسلط 275 ق۔م سے 250ع تک رہا، جب ایرانی مسابقت میں داخل ہوئے۔ بحیرہ عرب میں 300 ق۔م سے قبل چلنے والے جہازوں، ان کے ڈزائنوں اور ڈرافٹ (باربرداری) سے متعلق کوئی ریکارڈ موجود نہیں ہیں۔ سکندر اعظم کی 322 ق۔م میں موت واقع ہونے پر اس کی سلطنت کا بٹوارہ ہوا اور اس کے سوتیلے بھائی ٹولمی نے مصر میں اپنی حاکمیت قائم کی، جس کا دار الحکومت اسکندریہ تھا۔ حاکم یونانی تھے اور محکوم تھے مصری۔ ٹولمی کو مشرق کیساتھ تجارت کو بطور ضرورت فروغ دینا پڑا اور ہندوستان سے قدیم دور کے جنگی ٹینک تصور کئے جانیوالے ہندوستانی ہاتھی خریدنے پڑے اور اس کے بعد دیگر تجارت ہوئی۔ ٹولمیوں نے فرعون نِکو دوئم کی تعمیر کردہ دریائے نیل اور بحیرہ احمر کو جوڑنے والی نہر کی تجدید کی اور آئندہ صدی کے دوران بحیرہ عرب پر کئی بندرگاہیں قائم کیں، جن میں بیرینس، مَیوس ہرمِز اور آرسنس یا سوئیز تمام تینوں ٹولمی دوئم نے 285 سے 274ع کے درمیان تعمیر کیں اور ایڈیولس، ٹولمی سوئم (246-221ق۔م) نے تعمیر کی۔ اس سے مشرق کیساتھ تجارت کو فروغ دینے میں مدد ملی۔

جلد ہی جہازوں نے بحیرہ عرب کا رخ کیا۔ ان جہازوں کے ڈزائن یونانی تھے اور ملاح بھی وہی تھے۔ مختلف امور وانتظام چلانے والے تاجر بھی یونانی ہی تھے۔ ٹولمی خاندان کی خوشقسمتی سے یورپ میں یونان اور ترکی سے لیکر اسپین اور انگلینڈ تک متعدد ممالک کو کنٹرول کرنیوالی رومی سلطنت ابھر آئی۔ سلطنت میں دولت کا بہاو شروع ہوا اور روم اور اٹلی معلوم دنیا سے ہر قسم کے سامان تعیش کے درآمد کنندگان بن گئے۔ یونانی بیوپاریوں، ملاحوں اور جہازوں نے بحیرہ احمر سے مشرق کیجانب بحری سفر کیا۔ چونکہ وہ جہاز ساحل سمندر کے ساتھ ساتھ چلنے والے ہوا کرتے تھے اور تجارتی ہواؤں سے ابھی آشنائی نہیں ہوئی تھی، لہٰذا عدن پہنچنے پر وہ جزیرہ نما عرب کے ساحل کے ساتھ ساتھ چلے اور بحرین کے قریب خلیج فارس عبور کی اور بعد ازاں ساحل مکران پکڑ کر کراچی کے قرب وجوار میں آ پہنچے۔ یہ جہاز سندھی ہموار پیندے والی کشتیوں سے مختلف تھے، جن کا ڈرافٹ کم تھا، جبکہ یونانی جہازوں کا ڈرافٹ 12 فٹ سے زیادہ تھا اور وہ دریائے سندھ کی شاخوں میں باآسانی داخل

نہیں ہوسکے تھے۔ لہٰذا ضروری ہوگیا کہ یونانی جہاز مال کی مزید آگے ترسیل کیلیے اسے گہرے سمندروں میں یا کسی مناسب قریبی بندرگاہ پر چھوٹی کشتیوں پر منتقل کریں۔

سب سے اہم بندرگاہ جو عدن کے قریب تر تھی، وہ دریائے سندھ کی مغربی شاخ پر واقع باربیریکان تھی۔ باربیریکان شہر کو آگے چل کر دیبل اور پھر بھنبھور کے نام سے جانا گیا۔ باربیریکان بندرگاہ کا محل وقوع بہت ہی منفرد تھا۔ وہ سمندر سے 25 کلومیٹر سے زیادہ دوری پر نہیں تھی۔ بندرگاہ دریا کے کنارے کے ساتھ ساتھ ایک پہاڑی کے دامن میں واقع تھی۔ دریا کے دوسرے کنارے پر ایک چھوٹی پہاڑی تھی جو اب زمین میں دب چکی ہے۔ ان دونوں پہاڑیوں سے ایک گارج (گھاٹی) تشکیل پاتی تھی، جس میں سے دریا گذرا کرتا تھا۔ جب کبھی کوئی دریا کسی گارج یا گھاٹی میں سے گذرتا ہے وہ وہاں آنیوالی کئی صدیوں تک ٹھہرا رہتا ہے۔ باربیریکان سے 40 کلومیٹر اوپر، بجانب مکلی پہاڑیوں اور مستقبل کے ایک قصبے ساموئی کے درمیان ایک اور گھاٹی تھی۔ دونوں گھاٹیوں نے ملکران کے درمیان سے گذرنے والی دریائے سندھ کی مغربی شاخ کو 1،700 سال سے زیادہ عرصے تک (کم از کم 400ق۔م سے 1250ع تک) گھیرے رکھا۔ سکندر اعظم نے اسی شاخ کا سروے کروایا تھا اور کہا جاتا ہے کہ اس شاخ پر الیگزینڈرس ہیون نامی ایک بندرگاہ تعمیر کروائی تھی۔ بھنبھور کی کھدائی کرنیوالے ڈاکٹر ایف۔ اے۔ خان اسے باربیریکان سمجھتے ہیں اور انہیں شبہ ہے کہ یہ ممکنہ طور پر الیگزینڈرس ہیون ہوسکتا ہے۔ ان کے پاس ثبوت نہیں تھے، محض شکایت کرتے رہے کہ عمارتوں کی بنیادیں سطح سمندر سے 4 فٹ کے قریب یا اور بھی زیادہ نیچے کو جاتی ہیں اور اس وقت بہاو کے نیے بڑوبی ہوئی ہیں۔ گہرائی تک کھدائی شاید انہیں 324ق۔م تک لے جاتی۔ یہاں سوال اٹھتا ہے کہ کیا سطح سمندر گذشتہ 2،325 سالوں میں چار فٹ تک بلند ہوئی ہے؟ دنیا بھر میں اس عرصے کے دوران سطح سمندر میں بلندی کے کوئی شواہد ظاہر نہیں ہوئے۔ لیکن باربیریکان کے حوالے سے حقیقت اس کے برعکس ہے، کیونکہ یہاں زمین نیچے دب گئی ہے۔ ساحل سندھ بشمول باربیریکان (بھنبھور یا دیبل) متحرک زلزلائی علاقے میں واقع ہے اور وقفوں وقفوں سے آنیوالے زلزلوں نے، جنھوں نے رن کچھ کی زمین کو بلند کیا، باربیریکان کی زمین کو نیچے دبایا بھی ہے۔ 893-894ع میں ریکارڈ کئے گئے ایک زلزلے نے دیبل (بھنبھور یا باربیریکان) کے ایک بڑے حصے کو غرق کردیا تھا۔ راہمکی بازار کے قریب سندھڑی میں آئے ایک اور زلزلے نے 1819ع میں رن کچھ کی مکمل اندرونی آبادی کو 20 فٹ تک زمین دوز کردیا۔ یوں باربیریکان کے قریب زمین کے نیچے دب جانے نے اس کی قدامت کا تعین مشکل بنادیا ہے۔ یہ زلزلائی علاقہ نگر پارکر سے لیکر کراچی اور اورماڑہ تک ساحل کے ساتھ ساتھ 30-50 میل کی چوڑائی میں پھیلا ہوا ہے۔

باربیریکان، دریا کے مہانے کے قریب ہونے اور کیماڑی سے تقریبا 40-50 کلومیٹر فاصلے پر ہونے کی وجہ سے، مصر سے باربیریکان کجانب آنیوالے یونانی جہازوں سے سامان کی جہازوں سے منتقلی کیلیے کراچی بندرگاہ پر باآسانی انحصار کرسکتا تھا۔ باربیریکان، سندھ کی دوردراز آبادیوں اور علاقوں کیساتھ جڑا ہوا تھا۔ باربیریکان کے تاجر ہمیشہ ایسے علاقوں والی گودیوں کو ترجیح دیا کرتے تھے، جو ذرا اوٹ میں اور محفوظ ہوں۔ کراچی کی بندرگاہ آباد علاقوں سے الگ تھلگ ہونے کی وجہ سے ان کے تیئں شاید غیر محفوظ تھی۔ اس لیے لگتا ہے کہ چھوٹے دستے بلاشبہ بندرگاہ اور یونانیوں اور دیگر اقوام کے جہازوں کی حفاظت کرتے ہونگے اور مال بھنبھور سے جہاز بدل کیلیے ہموار پیندے والی کشتیوں میں لایا جاتا ہوگا۔ یوں باربیریکان اور کراچی بندرگاہ ایک دوسرے کے وجود کیلیے لازم وملزوم بنی ہوئی تھیں۔

1250 سے 1300ع کے آس پاس کہیں دریائے سندھ کی مغربی شاخ نے اپنی گذرگاہ تبدیل کی اور اہم شاخ نے ٹھٹہ کے قریب ساموئی کی مشرق میں بہنا شروع کیا اور یوں باربیریکان کا تعلق دریائے سندھ اور اس کے معاون دریائوں سے منقطع ہوگیا، اس کا کاروبار سکڑ گیا اور نئی بندرگاہ لاہری بندر (لاڑی بندر) نئی شاخ پر

قائم ہوگئی۔ وہ کراچی سے بہت زیادہ دور تھی اور جہازوں سے سامان کی منتقلی یا جہاز بدل یقیناً متاثر اور کم ہوئی ہوگی۔ لاڑی بندر اپنا محل وقوع اسوقت سے لیکر متعدد بار تبدیل کر چکا تھا اور وہ کراچی سے زیادہ سے زیادہ دور ہوتا گیا، لیکن پھر بھی کراچی اپنے تئیں اپنی اہمیت کی بنا پر اپنا وجود بنائے رکھنے میں کامیاب رہا۔

کراچی سے شاہراہیں

- باربیریکان کے زوال اور ٹھٹہ کے 1300ع کے آس پاس اُبھرنے کے بعد کراچی سے ایک بالواسطہ شاہراہ براستہ لانڈھی اور جنگشاہی ٹھٹہ تک قائم ہوئی۔ یہ شاہراہ کراچی کے براستہ جنگشاہی کوٹری سے منسلک ہوجانے تک کام کرتی رہی۔ یہ قدیم شاہراہ اب بھی بذریعہ جیپ قابل سفر ہے۔
- ٹھٹہ بجانب ایک اور شاہراہ براستہ گھارو اور گجو تھی۔
- جب دریائے سندھ کی اہم شاخ نے اپنی گذرگاہ ہالا، اڈیرولال، نصرپور، ماتلی، بدین اور کوری کریک سے 1758 میں حیدرآباد کی مغرب بجانب منتقل کی، اسوقت ایک شاہراہ کراچی اور کوٹری کے درمیان پہاڑیوں میں سے قائم ہوئی۔ کراچی سے کوٹری تک 1858-1861 میں تعمیر کی گئی ریلوی لائن اس شاہراہ کے متوازی تھی۔ اس شاہراہ کا فائدہ یہ تھا کہ بڑے ڈرافٹ والی کشتیاں کوٹری سے شمال یا جنوب بجانب چل سکتی تھیں، لیکن دریائے سندھ کے مہانے سے نہیں۔ یہ شاہراہ 1768ع میں قائم ہونیوالے شہر حیدرآباد کے بھی کام آئی۔
- کراچی سے ایک مزید اور انتہائی اہم شاہراہ درہ بولان بجانب بھی تھی؛ براستہ کھدیجی، سَری سنگھ، ترک، دھماچ، تھانو بولا خان یا کرچات، پوکھران، جھانگارا۔ سیوہن یا جھانگارا سے بُوبک، دادو، لکڑ، خیرپور ناتھن شاہ، میہڑ، نصیرآباد، قمبر، گڑھی خیرو، سبی یا قمبر، شکارپور سے سبی اور ڈھاڈھر بالعموم براستہ گنداوا۔
- آخری شاہراہ کی قدامت سندھ میں میسولتھک دور، کم از کم 6،000-7،000 سال تک، ماضی میں جاتی ہے، جب قدیم انسان اسے استعمال کیا کرتا تھا۔

ان شاہراہوں سے کراچی نے بطور بندرگاہ سندھ کے ساتھ ساتھ افغانستان کو براستہ کوئٹہ - قندھار اور آگے وسطی ایشیا کو خدمات فراہم کیں، کم از کم 200ق۔م میں ٹولمی کے جہازوں بجانب سے سندھ کیساتھ تجارت شروع کرنے سے لیکر۔

200ق۔م سے 60ع کے دوران باربیریکان (سندھ) کی سالانہ تجارت 360 ملین (36 کروڑ) سونے کے سیس ٹرس (رومی سکہ) تھی جیساکہ پلائی دی ایلڈر نے مشرق کی تجارت کے ہاتھوں خالی کردیے س جانے کا رونا رویا ہے۔ چونکہ جہاز ساحل کے ساتھ ساتھ چلا کرتے تھے، لہٰذا جنوب مشرقی ایشیا اور جنوبی ہندوستان سے مصالحہ جات باربیریکان لائے جاتے تھے جو ٹولمیوں کی مصر کے قریب ترین بندرگاہ تھی۔ چین سے ریشم اور اشیائے تعیش براستہ ختن پشاور یا براستہ کابل پشاور لائی جاتی تھیں اور وہاں سے آگے بذریعہ دریا باربیریکان۔ یہاں تک کہ شمالی ہندوستان کا مال بھی بذریعہ دریائے جمنا لایا جاتا تھا اور اس کے بعد اونٹوں پر ستلج تک لایا جاتا تھا جو کہ دریائے جمنا سے صرف 80 کلومیٹر کے فاصلے پر تھا۔ پنجاب اور کشمیر کا مال کشتیوں کے ذریعے باربیریکان تک لایا جاتا تھا۔

درآمد کی جانیوالی اشیا تھیں:

کتان کا باریک کپڑا (کنلکو)، پکھراج، مونگا، سلاجیت، لوبان، شیشہ، سونا اور انگور (مقامی سندھی زبان میں ڈاکھ)۔

برآمد کی جانیوالی اشیا تھیں:

مصالحہ جات، عطریات، مگرمچھ، سیپیاں (صدف)، موتی، ہاتھی دانت، دارچینی، کاغذ، مختلف اقسام کے گوند، شکر، نیل، حنا(مہندی بالوں کو رنگنے کیلیے)، اونٹ، مگرمچھ اور گینڈوں کی چرم، روئی، شیشم کی لکڑی، دیودار، خشک میوہ جات، غلہ، قیمتی پتھر، نگینے، صدف کے موتی، وغیرہ۔ 60ع کے آس پاس تجارتی ہوائوں کی دریافت، جنوبی ہندوستان کی بندرگاہوں کو عدن کیساتھ بالواسطہ رابطے میں لے آئی اور باربیریکان کی تجارت سکڑ گئی، لیکن پھر بھی پنجاب، کشمیر اور افغانستان کی تجارت براستہ باربیریکان جاری رہی۔ جب کبھی پارتھیوں اور ستھیوں نے رومیوں کو جانیوالی شاہراہ ریشم بند کی، تو چین کی کچھ تجارتی اشیا کا گذر سندھ سے ہوا اور یوں کراچی نے بطور ''جہاز بدل'' بندرگاہ 1300ع تک کام کیا۔ اس سنہ کے بعد اس نے متذکرہ بالا علاقے کو زمینی شاہراہوں کے ذریعے بالواسطہ خدمات فراہم کیں۔

کرائوشیے کا قدیم حوالہ 1236ع تک ماضی میں جاتا ہے۔ ایڈمرل سدی علی رئیس نے اس کا تذکرہ 1554ع میں کیا ہے۔

یہ سب شواہد صاف طور پر کراچی کی قدامت تقریباً 2300 سال قبل تک ظاہر کرتے ہیں۔